

مطالعات طرح جامع تهران در سال ۱۳۸۶ به تصویب رسید و تا اقل سال ۱۳۹۴ پیش‌بینی‌ها را انجام داده بودند که در این سال‌ها جمعیت ساکن و سیال به چه میزان می‌رسد و بر همان اساس هم قرار شد تا شهرداری ناوگان لازم را درنظر بگیرد. آنچه پیش‌بینی شده بود ما باید ۱۱ هزار اتوبوس در سال ۱۴۰۴ داشتیم و با توجه به این‌که این تعداد باید در طول زمان به‌صورت تدریجی به ناوگان حمل‌ونقل ما تزریق می‌شد؛ اکنون باید ۹۰۰۰ اتوبوس می‌داشتیم، اما واقعیت بسیار ناامیدکننده است؛ چراکه درحالی‌که تهران تعداد ناوگان فعال ما ۳۰۰۰ دستگاه است که این فاصله قابل توجهی با نیاز تهران دارد. شهرداری در طول این سه سال اخیر با شرکت‌های مختلفی قرارداد بستند. مثلاً ۵۰۰ دستگاه اتوبوس دیزلی با یکی از شرکت‌های داخلی، قرارداد ۵۰۰ دستگاه اتوبوس ایرانی دیگری، ۵۰۰ دستگاه مینی‌بوس، ۵۰۰ دستگاه اتوبوس برقی با یک شرکت ایرانی و ۵۰۰ دستگاه اتوبوس برقی با شرکت دیگری بسته‌بوندند که شرکت دوم به‌دلیل عدم عمل به تعهدات، شهرداری قرارداد خود را با آن فسخ کرد و اکنون پرونده حقوقی شده و در محاکم درحال رسیدگی است. آن شرکت ایرانی دیگری هم که قرارداد ۵۰۰ اتوبوس برقی تحویل دهد، هنوز نتوانسته به تعهدات خود به‌طور کامل عمل کند. شرکتی که قرارداد ۱۰۰۰ اتوبوس دیزلی تحویل بدهد، تنها ۵۰۰ دستگاه تحویل داده و شرکت دیگری هم که قرارداد ۱۰۰۰ دستگاه تحویل داده‌شده حدود ۴۰۰ اتوبوس را تحویل داده است. به‌نظر می‌رسد تا پایان سال ۱۴۰۰ دستگاه اتوبوس تأمین و در اختیار مردم تهران قرار می‌گیرد. قراردادی هم با یک شرکت مینی‌بوس ساز داشته‌اند که از ۴۰ دستگاه، ۴۰ دستگاه تحویل داده است. علاوه بر خرید داخلی، شهرداری

تهران حدود ۷۰ تا ۸۰ هزار تاکسی دارد که از این تعداد بیش از ۵۰ درصد آنها به سن فرسودگی رسیده‌اند، یعنی حدود ۴۰ هزار از این تاکسی‌ها در سن فرسودگی هستند. طبیعتاً شاید بتوان گفت که شهر تهران واقعاً به ۸۰ هزار تاکسی نیاز ندارد، چرا که باید انبوه تردها توسط اتوبوس و مترو انجام شود. تاکسی هم به سبب کارکردی که دارد حتماً بهتر از خودرو شخصی است، اما نمی‌تواند راه‌حلی برای

از طرف دیگر شیوه‌های مانیز در طول این سال‌ها دچار ایراد بوده است. ما باید به سمتی برویم که برای خطی‌ها به همان راننده تاکسی سابق و در همان خط و نوبت به‌دیم تا چهار برابر یک تاکسی معمولی مسافر جابه‌جا کند. نوسازی آنها تنها محدود به برقی‌سازی آنها نباشد، چراکه تاکسی‌های برقی گران هستند و با همه تلاش‌هایی که در جهت قیمت آن شده مبلغی حدود یک میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان قیمت آن است اما درحالی است که اگر فرد بخواهد یک خودروی بنزینی مشابه داشته باشد چیزی حدود ۵۰۰ میلیون تومان قیمت آن است این ۲/۵ برابر قیمت فشاربرابر رانندگان است. ما باید به‌دیم و همین‌طور تاکسی‌های نو و بنزینی بیورو و تاکسی‌های سبز، سباز، نو و به‌دیم ۶ کمترین سوزان آلودگی را دارد جایگزین تاکسی‌های نو و بنزینی کنیم. گفته شده دولت از محل ماده ۱۲ می‌خواهد کمک کند اما این کمک نامطمئن است و

آلودگی هوا امروزه یک پدیده جهانی است اما همه کشورها مسائل و معضلات ما را ندارند؛ یعنی این گونه نیست که شهرهایشان در دود و غبار کم شود. مدارس تعطیل شوند یا جان انسان ها در خطر باشد، بلکه در دنیا راهکاری برای حل این مسأله در نظر گرفته شده است. اگرچه در نگاه عام یک از راهکارهای اصلی آلودگی هوا را کاهش سازهایی خودروسازی تصور می کنند اما واقعیت این است که تنها برقی سازی راهکار کافی سازهایی نیست و این راهکار فقط یک تکه از این پازل است و راهکارهای دیگری نظیر استفاده از انرژی های نو مثل انرژی های خورشیدی، ساخت نیروگاه های بی مبتنی بر سوخت های فسیلی نباشند، توسعه حمل و نقل پاک نه صرفا به معنای برقی سازی خودروها، بلکه گسترش دوچرخه سواری، توسعه فضاهای سبز و... وجود دارد اما متأسفانه ما در کشورمان فقط یک قسمت این پازل را می بینیم. ما اگر تمام وسایل حمل و نقل را هم برقی کنیم باز هم آلودگی هوا و ذرات زیر ۲/۵ میکرون وجود خواهد داشت، چراکه برقی سازی بخشی از ذرات معلق زیر ۲/۵ میکرون را کاهش می دهد و ما منابع دیگری نیز برای تولید این ذرات داریم که تا آنجا حل نشود، برقی سازی نیز نمی تواند مؤثر واقع شود. البته این به معنای راه کردن برقی سازی خودروسازی است اما مسئولان باید در کنار این موضوع این تصور را به چندانوبوس برقی مشکل آلودگی هوا می شود را هم از ذهن شان بیرون کنند. ما در مطالعه ای در سال ۱۳۹۶ سهم سیاهه هر وسیله نقلیه را بررسی کردیم. بررسی نتایج نشان می دهد بین این که تاکسی، اتوبوس، موتورسیکلت یا خودروی شخصی برقی شود، موتورسیکلت ها در اولویت هستند، چراکه سهم موتورسیکلت ها در بخش گازهای منتشر شده ۴۰ درصد و در بخش تولید آلایند ذرات معلق زیر ۲/۵ میکرون حدود ۱۰ درصد است این در حالی است که سهم اتوبوس های شرکت واحد در تولید این آلاینده ها ۱/۹۸ است؛ بنابراین، به بودجه ای که برای ۲۰۰۰ تا ۴۰۰۰ اتوبوس برقی در تهران تخصیص داده ایم و در نهایت باعث کاهش ۳۰ درصد از ذرات معلق ناشی از ۶۰۰۰ اتوبوس شرکت واحد می شود (که تقریباً معادل یک درصد است)، می توانیم باران کمک های بلاعوض، ۵۰۰،۰۰۰ هزار موتورسیکلت را برقی کنیم و ۱۰ درصد آلودگی ناشی از آنها را به نزدیک صفر برسانیم.



شرکت تامین و تعصیه آب و فاضلاب تهران

آگهی

منافصه عمومی

یک مرحله یک بار ازبای کیفی (یکپارچه)

۱. منافصه گزار: شرکت تامین و تعصیه آب و فاضلاب تهران
به شناسه ملی ۱۰۱۰۶۷۱۲۲۱ شماره فراخوان در سامانه ستاد ۲۰۰۳۰۹۴۸۴۲۰۰۱۱۴: (www.setadiran.ir)

۳. موضوع تجدید منافصه: خرید مقدار ۱,۵۰۰,۰۰۰ کیلوگرم محلول کلروفریک با درجه خلوص $3\pm 40\%$ ۴. الزامات شرکت در منافصه: مطابق شرایط ارزیابی منافصه گران و دارای گواهی استاندارد ملی ایران به شماره ۳۶۰۱ ۵. محل تامین اعتبار: اعتبارات جاری (منابع داخلی) ۶. نحوه پرداخت: نقدی ۷. مبلغ تضمین شرکت در منافصه (فرایند ارجاع) کار (ریال): ۴,۱۴۵,۰۰۰,۰۰۰ (چهار میلیارد و دویست و چهل و پنج میلیون) ۸. آخرین مهلت دریافت اسناد از سامانه ستاد: روز دوشنبه مورخ ۱۴۰۳/۱۰/۱۷ ساعت ۱۷

۹. آخرین مهلت بازگذاری پاکات (ارزیابی کیفی، الف، ب، ج) در سامانه ستاد: روز سه شنبه مورخ ۱۴۰۳/۱۰/۱۸ ساعت ۱۴

۱۰. آخرین مهلت تحویل فیزیکی پاکت الف (تضمین شرکت در منافصه) به دبیرخانه شرکت تامین و تعصیه آب و فاضلاب تهران به نشانی خیابان دکتر فاطمی، نبش خیابان حجاب: روز سه شنبه مورخ ۱۴۰۳/۱۰/۱۸ ساعت ۱۴ ۱۱. زمان بازگشایی پاکات الف، ب و ج از طریق سامانه ستاد: روز دوشنبه مورخ ۱۴۰۳/۱۰/۲۴ ساعت ۱۰ ۱۲. مکان بازگشایی پاکات الف، ب و ج از طریق سامانه ستاد: دفتر قراردادهای شرکت تامین و تعصیه آب و فاضلاب تهران به نشانی: تهران، خیابان دکتر فاطمی، نبش خیابان حجاب ۱۳. نشانی سایت های اینترنتی به شرح ذیل:

سایت این شرکت: (<http://www.tpww.ir>)، سایت ملی مناقصات: (<http://iets.mporg.ir>)، سایت شرکت مهندسی آب و فاضلاب کشور: (<http://www.nww.ir>)

جهت کسب اطلاعات بیشتر به اوراق شرایط شرکت در منافصه در سامانه ستاد مراجعه نمایید.

شرکت تامین و تعصیه آب و فاضلاب تهران (سهامی خاص)

شرکت معدنی و صنعتی گل گهر
GOLGOKHAR MINING & INDUSTRIAL COMPANY

آگهی مناقصه عمومی تجدید شده (نوبت دوم)
شماره: ۱۴۰۳/۲۳/ع

شرکت معدنی و صنعتی گل گهر (سهامی عام)
در نظر دارد پروژه **خرید، نصب و راهاندازی تجهیزات شبکه ساختمان‌های اداری خود** را از طریق برگزاری مناقصه عمومی به شرکت واجد شرایط واگذار نماید.

لذا متقاضیان می‌توانند جهت اخذ اسناد مناقصه به وب سایت این شرکت به نشانی WWW.GEG.IR بخش مناقصه و مزایده مراجعه و اسناد مذکور را به همراه فرم پرسشنامه ارزیابی تأمین کنندگان دانلود نمایند.

آخرین مهلت تحویل پاکت ساعت ۱۴/روز یکشنبه مورخ ۱۴۰۳/۱۰/۰۹ در محل دفتر کمیسیون معاملات مجتمع و یا دبیرخانه دفتر مرکزی تهران می‌باشد.

بازدید از محل اجرای موضوع مناقصه و حضور در جلسه پرسش و پاسخ روز یکشنبه مورخ ۱۴۰۳/۱۰/۰۲ مقرّر شده است.

«شایان ذکر است فرمت ضمانت‌نامه‌های مورد تهیه می‌بایست عیناً مطابق با فرمت مناقصه باشد»

ارائه شده در اسناد مناقصه باشد.

«شرکت معدنی و صنعتی گل گهر در قبول یا رد هر یک از پیشنهادات بدون نیاز به ذکر دلیل و بدون جبران خسارت مختار می‌باشد.

کمیسیون معاملات شرکت معدنی و صنعتی گل گهر